

PREFERENSI PENGGUNA MODA TRANSPORTASI

KERETA API DHOHO TRAYEK BLITAR – SURABAYA

Nur Aprilia Wahyuni
apriawahyuni1504@gmail.com
Sri Rum Giyarsih
srium@ugm.ac.id

Abstract

Consumer preferences can be interpreted as a favorite taste, choice or a thing that consumers prefer and which is formed from 8 dimensions, including is the speed, security, comfort, accuracy, modal capacity, integration of modal, tariff, route and schedule information, and accountability. The background of this research is due to the increasing of public interest towards Dhoho Train while ticket price more and more expensive year. This study aims to analyze the most influential dimension in the formation of Dhoho Railway user preferences. The method of this research is quantitative descriptive method. Data processing technique is done by using radar diagram, which in the diagram can know the position of the most influential dimension in the formation of preference. Based on the results of the study it is known that in the sample group of the holiday (weekend) the dimension that influences in the formation of the respondent's preference is the dimension of tariff with the value of 4.2, in the sample group of normal days (weekday) the dimension that influences in the formation of preference is the comfort dimension with value 4.2, the peak hours samples that influence the preference formation are the dimension of the integration of modes with the value 4.4.

Keywords: Preference, Incidental Sampling, Radar Diagram, Railway

Intisari

Preferensi konsumen dapat diartikan sebagai rasa kesukaan, pilihan atau suatu hal yang disukai konsumen dan yang terbentuk dari 8 dimensi, diantaranya ialah kecepatan, keamanan, kenyamanan, ketepatan, kapasitas moda, keterpaduan moda, tarif, informasi rute dan jadwal, serta pertanggungjawaban. Latar belakang dari adanya penelitian ini ialah dikarenakan semakin tingginya minat masyarakat terhadap Kereta Api Dhoho sedangkan harga tiket semakin tahun semakin mahal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dimensi yang paling berpengaruh dalam pembentukan preferensi pengguna moda Kereta Api Dhoho. Metode penelitian ini ialah metode deskriptif kuantitatif. Teknik pengolahan data dilakukan dengan menggunakan diagram radar, dimana pada diagram tersebut dapat diketahui kedudukan dimensi yang paling berpengaruh dalam pembentukan preferensi. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa pada kelompok sampel hari libur (*weekend*) dimensi yang berpengaruh dalam pembentukan preferensi responden ialah dimensi tarif dengan nilai 4.2, pada kelompok sampel hari biasa (*weekday*) dimensi yang berpengaruh dalam pembentukan preferensi ialah

dimensi kenyamanan dengan nilai 4.2, pada kelompok sampel jam kerja (*peak hours*) dimensi yang berpengaruh dalam pembentukan preferensi ialah dimensi keterpaduan moda dengan nilai 4.4.

Kata kunci: Preferensi, *Incidental Sampling*, Diagram Radar, Kereta Api

I. PENDAHULUAN

Sektor transportasi adalah salah satu sektor yang sangat penting dan strategis dalam perkembangan suatu wilayah. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang lebih baik dan dapat menjangkau berbagai wilayah, akan mendorong berbagai potensi daerah untuk berkembang. Adanya hubungan timbal balik antara sistem, serta sarana dan prasarana transportasi dengan kegiatan ekonomi. Kegiatan-kegiatan ekonomi mendorong permintaan jasa transportasi. Pergerakan transportasi yang baik akan meningkatkan siklus perekonomian, sehingga pertumbuhan ekonomi suatu daerah atau antar daerah dapat lebih cepat.

Kereta Api Dhoho merupakan salah satu jenis moda transportasi terpopuler yang menghubungkan kota-kota di jaringan Gerbangkertasusila. Moda transportasi kereta ini memiliki keunggulan dibandingkan dengan moda transportasi yang lain. Kereta Api Dhoho memiliki tarif yang lebih terjangkau bagi masyarakat, memuat banyak penumpang dibandingkan dengan moda transportasi massal yang lain, dan memiliki keamanan yang baik. Berdasarkan keunggulan tersebut, maka Kereta Api Dhoho menjadi pilihan utama di

masyarakat. Namun, kekurangan dari moda transportasi ini yaitu kurangnya armada yang tidak dapat menjangkau tingginya minat penumpang.

Perkembangan transportasi Kereta Api Dhoho ini sangat pesat, baik sarana dan prasarana pendukung. Diketahui dari tahun ke tahun, perubahan jadwal dan tarif kereta api ini sudah dilakukan beberapa kali. Adanya kekurangan pada Kereta Api Dhoho tersebut tidak mempengaruhi tingginya minat masyarakat untuk tetap bepergian dengan moda transportasi Kereta Api Dhoho. Diketahui bahwa jumlah penumpang Kereta Api Dhoho selalu mengalami peningkatan yang signifikan. Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui bahwa adanya preferensi pada penumpang Kereta Api Dhoho. Berdasarkan uraian tersebut, dapat diperoleh pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Dimensi apakah yang paling mempengaruhi dari pembentukan preferensi pengguna moda transportasi Kereta Api Dhoho?

II. TUJUAN

1. Menganalisis dimensi yang paling berpengaruh dalam pembentukan preferensi pengguna moda transportasi Kereta Api Dhoho

III. MANFAAT

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis dan manfaat teoritis. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi operator angkutan umum agar dapat dijadikan salah satu acuan dalam menentukan pelayanan yang diberikan kepada pengguna angkutan umum. Selain itu penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi pembuat kebijakan agar dapat dijadikan salah satu acuan dalam menentukan kebijakan mengenai angkutan umum, khususnya terkait pengelolaan transportasi Kereta Api Dhoho.

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai sumbang pemikiran bagi mahasiswa Fakultas Geografi, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta. Sumbangan pemikiran tersebut, berkaitan dengan penelitian di bidang transportasi, khususnya mengenai analisis preferensi masyarakat terhadap penggunaan jasa pelayanan transportasi Kereta Api Dhoho.

IV. TINJAUAN PUSTAKA

Manusia sebagai makhluk dominan di bumi tentu semakin hari semakin sibuk bergerak (mobilitas) untuk keperluan tertentu. Jarak antar lokasi yang jauh di era

transportasi modern ini sudah terasa tidak lagi menjadi sebuah halangan. Hal tersebutlah yang merupakan salah satu kajian dalam geografi transportasi. Geografi transportasi adalah cabang dari geografi ekonomi yang mempelajari tentang pergerakan-pergerakan baik itu manusia/barang/jasa yang terjadi dalam suatu ruang permukaan bumi. Menurut Morlok (1978), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain.

Preferensi konsumen dapat diartikan sebagai rasa kesukaan, pilihan atau suatu hal yang disukai konsumen. Serangkaian pilihan atau serangkaian oportunitas adalah serangkaian pilihan yang didefinisikan dan dibatasi oleh batasan atau kendala anggaran (Case dan Fair, 2007). Preferensi ini terbentuk dari persepsi konsumen atas suatu produk. Assael (2006) membatasi kata persepsi sebagai perhatian kepada pesan, yang mengarah ke pemahaman dan ingatan. Konsep preferensi berkaitan dengan kemampuan konsumen menyusun prioritas pilihan agar dapat mengambil keputusan.

Menurut Widyaningsih (2009), ada dua sikap yang berkaitan dengan preferensi konsumen, yakni lebih suka (*prefer*) atau sama-sama disukai (*indifference*).

Keseimbangan konsumen dalam memaksimalkan kepuasan atas konsumsi berbagai macam barang, dilihat dari seberapa besar uang yang dikeluarkan untuk membeli unit tambahan dari berbagai jenis barang yang akan memberikan nilai guna marginal yang sama besarnya. Kepuasan seorang konsumen dalam mengonsumsi suatu barang dapat diukur melalui mata uang. Setiap tambahan satu unit barang yang dikonsumsi akan menambah kepuasan yang diperoleh konsumen tersebut dalam jumlah tertentu.

V. METODE PENELITIAN

Teknik pengolahan data pada tujuan pertama dengan menggunakan metode *crosstabulation*. Metode *crosstabulation* adalah metode untuk memberikan deskripsi fenomena atau kejadian dengan cara menyilangkan data responden dengan data variabel. Analisis *crosstabulation* ini juga digunakan untuk mengetahui faktor yang paling mempengaruhi responden dalam pengambilan keputusan pemilihan moda atau preferensi.

Teknik pengolahan data tujuan kedua menggunakan metode korelasi, yaitu untuk mengetahui hubungan antar variabel, baik dependen maupun independen. Uji korelasi yang digunakan yaitu metode non-

parametrik korelasi Kendall Spearman. Metode korelasi ini dipilih karena sesuai dengan jenis data kuesioner yang ada, yaitu data ordinal. Korelasi Kendall Spearman tersebut merupakan dua metode korelasi yang berbeda, sehingga nilai hasil korelasinya nanti juga berbeda. Pada penelitian ini, korelasi yang digunakan yaitu korelasi Kendall karena pada distribusi Kendall lebih cepat mendekati distribusi normal, maka jika digunakan pendekatan distribusi normal, korelasi Kendall lebih bisa diandalkan.

Sebelum memasuki teknik pengolahan data, hasil dari kuesioner tersebut dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas, sehingga hasil pengukurannya secara statistik kuesioner tersebut layak digunakan. Dalam hal ini uji validitas dan uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan *software* pendukung, yaitu SPSS. Uji validitas digunakan untuk mengetahui sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner mampu mengukur sesuatu yang diteliti.

Data yang digunakan dalam penelitian ini hanya menggunakan data primer, sehingga semua data yang digunakan merupakan hasil kegiatan lapangan. Data primer yang digunakan

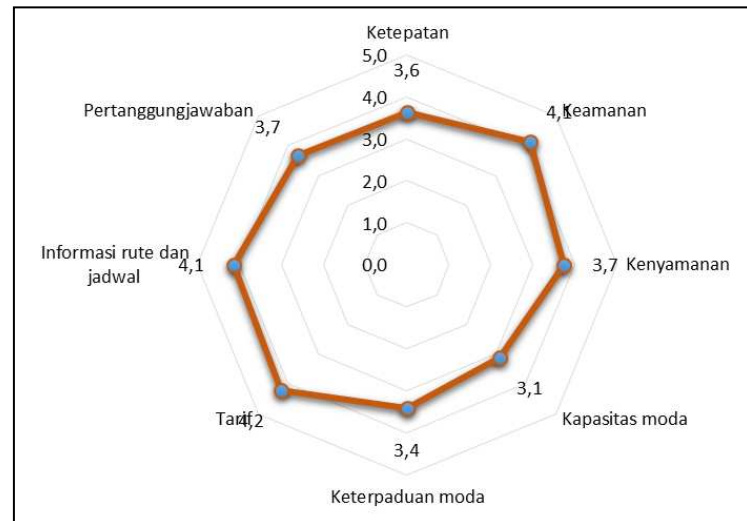
dalam penelitian ini didapatkan dengan melakukan wawancara terhadap pengguna moda transportasi Kereta Api Dhoho dengan menggunakan alat kuesioner. Teknik sampling yang digunakan adalah *non probability sampling* dengan teknik *incidental sampling*. Sugiyono (2005) mengatakan bahwa teknik *incidental sampling* merupakan teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel jika orang tersebut dipandang cocok sebagai sumber data. Penggunaan teknik *incidental sampling* tersebut dikarenakan tidak adanya besaran populasi dan data anggota sampel, sehingga pengambilan sampel langsung ke siapa saja yang bertemu dengan peneliti.

Besaran jumlah sampel dalam penelitian ini ditentukan sesuai dengan minimal distribusi normal, yaitu 30 responden, dimana responden pada penelitian ini terbagi menjadi tiga jenis, yaitu yang pertama responden pada Kereta Api Dhoho dengan jadwal sesuai jam masuk kerja, yang kedua responden pada Kereta Api Dhoho pada hari libur atau *weekend*, dan yang ketiga responden pada Kereta Api Dhoho pada hari biasa atau *weekday*. Masing – masing dari jenis responden tersebut diambil 30 responden, sehingga

total sampel pada penelitian ini yaitu 90 sampel.

VI. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambar 6.1 Diagram Radar Dimensi Pembentuk Preferensi Responden di Hari Libur Pada Kereta Api Dhoho Tahun 2017

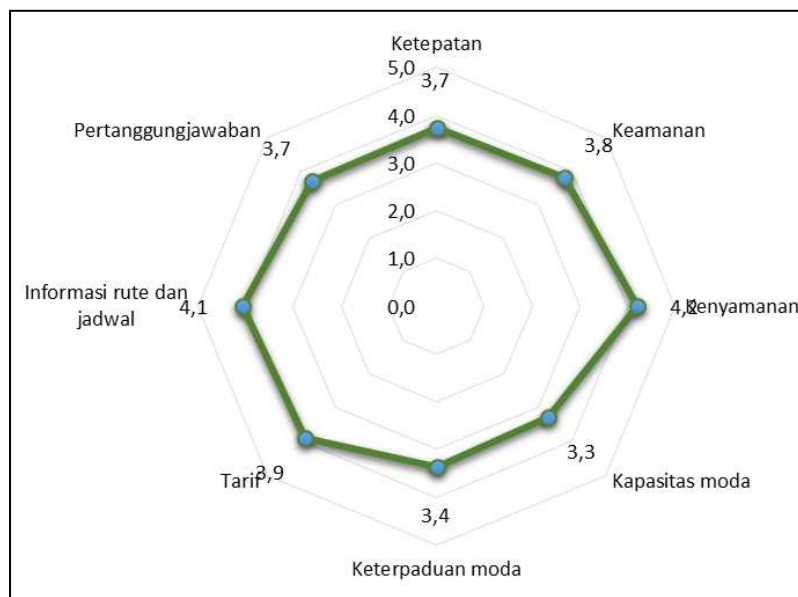


Pada Gambar 6.1 diatas dapat diketahui letak masing – masing dimensi pembentuk preferensi pada kelompok sampel hari libur (*weekend*). Diketahui nilai rata – rata skala likert pada dimensi ketepatan jadwal yaitu 3.6, dimensi kamanan yaitu 4.1, dimensi kenyamanan yaitu 3.7, dimensi kapasitas moda yaitu 3.1, dimensi keterpaduan moda yaitu 3.4, dimensi tarif yaitu 4.2, dimensi informasi rute dan jadwal yaitu 4.1, dan dimensi pertanggungjawaban yaitu 3.7. Berdasarkan nilai tersebut dapat diketahui bahwa dimensi yang paling dominan dalam pembentukan preferensi

pengguna Kereta Api Dhoho di hari libur ialah dimensi tarif dengan nilai 4.2, yang kemudian disusul dengan dimensi keamanan serta informasi rute dan jadwal dengan nilai 4.1.

Berdasarkan data tersebut dapat dikatakan bahwa responden di hari libur lebih memilih berpergian dengan menggunakan Kereta Api Dhoho dikarenakan moda transportasi tersebut mempunyai tarif yang dirasa sesuai dengan kantong atau pendapatan mereka. Pada kenyataannya di lapangan, bahwa tarif Kereta Api Dhoho ini lebih murah jika dibandingkan dengan moda transportasi umum yang lain pada trayek tersebut. Mayoritas responden Kereta Api Dhoho pada hari libur berstatus sebagai pelajar atau mahasiswa, sehingga dapat dikatakan bahwa tarif yang ditentukan pada Kereta Api Dhoho tersebut dirasa sesuai dengan pendapatan mereka.

Gambar 6.2 Diagram Radar Dimensi Pembentuk Preferensi Responden di Hari Biasa Pada Kereta Api Dhoho Tahun 2017

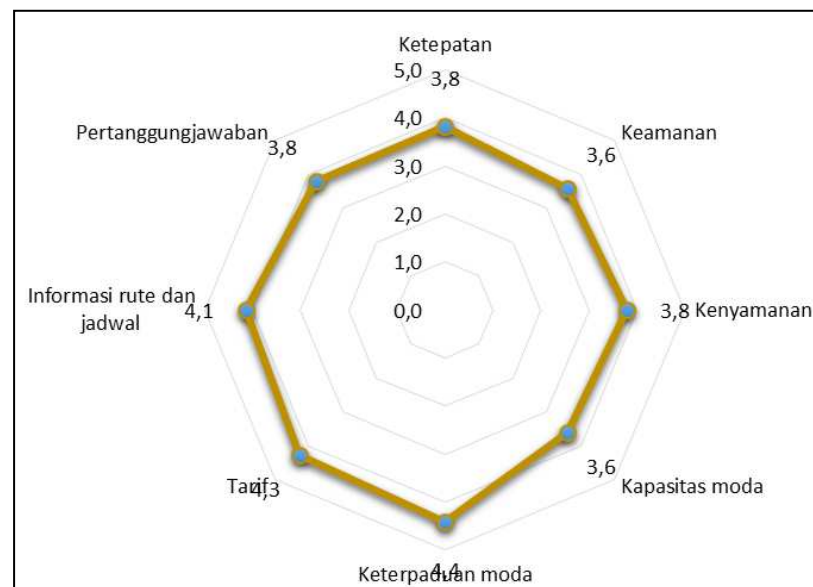


Gambar 6.2 merupakan diagram radar dari masing – masing dimensi pembentuk preferensi pada kelompok sampel hari biasa (*weekday*). Berdasarkan gambar tersebut diketahui bahwa rata – rata nilai dari masing – masing dimensi yaitu 3.7 untuk ketepatan, 3.8 untuk keamanan, 4.2 untuk kenyamanan, 3.3 untuk kapasitas moda, 3.4 untuk keterpaduan moda, 3.9 untuk tarif, 4.1 untuk informasi dan rute jadwal, dan 3.7 untuk pertanggungjawaban. Dari nilai tersebut dapat diketahui bahwa dimensi yang paling berpengaruh dalam pembentukan preferensi ialah dimensi kenyamanan dengan nilai 4.2, sehingga dapat dikatakan bahwa mayoritas responden memilih menggunakan Kereta Api Dhoho pada hari biasa adalah karena

faktor kenyamanan, yang kemudian disusul oleh faktor informasi rute dan jadwal.

Kenyamanan menjadi pilihan utama responden disebabkan karena saat ini fasilitas yang terdapat pada Kereta Api Dhoho semakin membaik. Hal tersebut dapat diketahui dengan adanya penambahan beberapa fasilitas pendukung untuk membuat nyaman penumpang, diantaranya ialah adanya AC atau pendingin ruangan, pewangi ruangan, maupun kondisi kamar mandi yang setiap saat bersih. Selain kenyamanan, adanya informasi rute dan jadwal yang jelas dan pasti menjadikan beberapa responden memilih untuk menggunakan Kereta Api Dhoho dalam mobilitasnya. Informasi rute yang dilewati oleh Kereta Api Dhoho ini sudah terpampang pada masing – masing rangkaian kereta, dan informasi jadwal dari Kereta Api Dhoho ini sudah terpampang pada masing – masing papan informasi stasiun yang dilewati.

Gambar 6.3 Diagram Radar Dimensi Pembentuk Preferensi Responden di Jam Kerja Pada Kereta Api Dhoho Tahun 2017



Gambar 6.3 merupakan gambar diagram radar dari dimensi pembentuk preferensi pada kelompok sampel jam kerja (*peak hours*). Berdasarkan gambar tersebut dapat diketahui kedudukan masing – masing dimensi pembentuk preferensi. Diketahui nilai rata – rata dimensi ketepatan jadwal pada kelompok sampel jam kerja ini ialah 3.8, dimensi keamanan yaitu 3.6, dimensi kenyamanan yaitu 3.8, dimensi kapasitas moda yaitu 3.6, dimensi keterpaduan moda yaitu 4.4, dimensi tarif yaitu 4.3, dimensi informasi rute dan jadwal yaitu 4.1, dan dimensi pertanggungjawaban yaitu 3.8. Dari nilai tersebut sehingga diketahui dimensi yang paling berpengaruh dalam pembentukan preferensi pengguna Kereta

Api Dhoho pada jam kerja yaitu dimensi keterpaduan moda dengan nilai 4.4.

Berdasarkan diagram radar pada Gambar 4.21 dapat diketahui bahwa mayoritas responden pada jam kerja lebih memilih mobilitas dengan menggunakan Kereta Api Dhoho karena adanya keterpaduan antar moda yang lain. Adanya keterpaduan moda tersebut sangat berpengaruh bagi responden sesuai dengan tujuannya bermobilitas yaitu mayoritas responden pada jam kerja ialah untuk bekerja. Keterpaduan moda tersebut sangat penting pengaruhnya untuk adanya reaksi antar dua wilayah atau lebih. Selain dimensi keterpaduan moda, pembentuk preferensi pada responden di jam kerja ialah dimensi tarif. Hal tersebut dapat dikarenakan bahwa tarif dari Kereta Api Dhoho ini lebih murah dibandingkan dengan moda transportasi yang lain, sehingga sesuai dengan pendapatan responden.

VII. KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan:

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, kesimpulan yang dapat diambil ialah:

1. Dimensi pembentuk preferensi pada masing – masing kelompok sampel memiliki hasil yang

berbeda – beda. Pada kelompok sampel di hari libur (*weekend*) dimensi yang paling dominan dalam pembentukan preferensi ialah tarif dengan nilai 4.2. Pada kelompok sampel di hari biasa (*weekday*) dimensi yang paling dominan dalam pembentukan preferensi ialah kenyamanan dengan nilai 4.2. Pada kelompok sampel di jam kerja (*peak hours*) dimensi yang paling berpengaruh ialah keterpaduan moda dengan nilai 4.4.

7.2 Saran:

Kurangnya dari penelitian ini yaitu hanya menggunakan satu objek penelitian; kereta api. Saran untuk penelitian ini sendiri, kedepannya apabila ada yang melanjutkan agar bisa dibandingkan dengan moda transportasi lain yang memiliki trayek sama, seperti bis ataupun travel. Hal tersebut perlu dilakukan agar dapat dijadikan acuan bagi pihak terkait, pemerintah ataupun swasta dalam perbaikan layanan jasa transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Assael. (2006). *Manajemen Pemasaran. Jilid I. Edisi ke-13*. Jakarta : Erlangga.
- Case., & Fair. (2007). *Jasa Perdagangan*. Yogyakarta : Kanisius.

Morlok. (1995). *Transportation and Service*.
New York : Bill and Sons.

Pratikno, Herry Judhi. 2006. *Analisis Intesitas Penggunaan Angkutan Penumpang Umum (Kasus Angkutan Penumpang Umum Bus Antar Kota Dalam Propinsi Non Ekonomi Jurusan Semarang – Solo)*. Tesis Program Pasca Sarjana, Universitas Diponegoro, Semarang.

Sugiyono. (2005). *Analisis Preferensi Masyarakat terhadap Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang*. Skripsi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Diponegoro Semarang : tidak diterbitkan.

Rahmawati. 2014. *Analisis Pemilihan Moda Sepeda Motor dan KRL Commuterline Untuk Perjalanan Kerja Ke Propinsi DKI Jakarta*. Skripsi Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Diponegoro, Semarang.

Widyaningsih. (2009). *Analisis Pemilihan Moda Sepeda Motor dan KRL Commuterline Untuk Perjalanan Kerja ke Provinsi DKI Jakarta*. Skripsi pada Fakultas Teknik Universitas Bina Nusantara Jakarta : tidak diterbitkan.